

Düdingen den 02. Juni 2012



Verein für die optimale
Verkehrerschliessung von Düdingen
c/o Erwin Luterbacher
Bonnstrasse 43
3186 Düdingen

Gemeinde Düdingen
Revision der Ortsplanung
und Verkehrsplanung
Hauptstrasse 27
3186 Düdingen

Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates,
Geschätzter Oberamtmann Herr Nicolas Bürgisser,

Anbei überreichen wir Ihnen unsere **Bemerkungen/Vorbehalte und Einsicht** zu der Revision der Orts- und Verkehrsplanung in Düdingen.

Mit grosser Besorgnis stellt unser Verein fest, dass sich die Verantwortlichen der Revision der Orts- und Verkehrsplanung komplett auf ein Szenario um die „sogenannten Umfahrungsstrasse“ abstützen. Die gesamte Revision bezieht sich überwiegend auf eine Strassenvariante die aktuell nur auf Hypothesen beruht und als Option in den Unterlagen und Plänen deklariert ist und mittels Studienkrediten in Abklärungsphasen befinden und noch beweisen müssen und daher in keiner Weise heute als gesichert sich darstellen.

In praktisch keinem Szenario ist eine Variante ohne Umfahrung bekundet oder geplant, demzufolge ist die Planungssicherheit und Zuverlässigkeit für die Zukunft um das Dorf Düdingen nicht gegeben und die geplante Revision wird in Frage gestellt?

Insbesondere der letzten Befunde des Staatsrates und den aktuellen Feststellungen in den Medien (FN 24. Mai und 30. Mai) muss das Dorf Düdingen eine ökologische, nachhaltige und sinnvolle Zukunft erhalten und diese müssen mit zeitgerechten Anschauungen und Analysen gemacht werden.

Seite 1-3 und Zusammenfassend auf den Seiten 4-8 macht der VoVD folgenden Bemerkungen und Vorbehalte zu der Revision der Orts- und Verkehrsplanung in Düdingen:

1.3 Koordination mit Nachbargemeinden / 3.1 Leitbild zur Revision der Ortsplanung / 3.2. Murtenstrasse / 4.1. Birch-Luggiwil Straße / 4.2.3 Eignungspotenziale / Birch II Industriezone / 4.5 D2 Valtraloc Konzept / 6.6 Bemerkung Schürli Reglement und geplante Abänderung / 8.2 Lärmschutz / D1 & D2 & D3 Gemeinderichtplan Teil Bodennutzung / D2 Parkplätze Park & Ride / C4 ÖV Linien und ein Ortsbus / E1/D2 Richtplan Verkehr/ D3 /6.5.11 Wald und die geplante Santihans Brücke über das Stille Tal /D3 E3 Auswirkungen auf die Umwelt.

Wir gewärtigen, dass Sie unsere Eingaben in die zukünftige Dorfentwicklung einfließen lassen und diese so zu einer Identität führen. Es wäre erstrebenswert beim Richtplan Verkehr mit Fachgruppen, VoVD und Umweltverbänden zusammenarbeiten und in den Evaluationsprozess einzubinden und nicht wie bisher, diese auszuschließen!

Mit freundlichen Grüssen

Erwin Luterbacher
Präsident des VoVD

Mario Baeriswyl
Sekretär

Zitat:

Wir haben die Erde nicht von unseren Vorfahren geerbt, wir haben sie von unseren Kindern geliehen.
(*Sitting Bull, Lakota-Indianer*)

Vorwort

Einleitung VoVD

Als unabhängiger Düdinger Verein für die optimale Verkehrserschließung von Düdingen (VoVD) ist es unser Ziel, die nächsten Generationen von Düdingen vom aktuellen mobilen Individualverkehr zu befreien und die Lebensqualität für das gesamte Dorf Düdingen und alle seine Bürger in Düdingen zu fördern und nicht wie geplant nur für die Hauptstrasse im Dorfzentrum!

Mit der mittlerweile nun zum 3 mal abgelehnten überholten Umfahrungs-idee wollen wir nicht sechs bestehende Aussenquartiere mit angehend 2100 Bürger, für die nächsten Jahrzehnte mit neuem Lärm, Feinstaub den Folgekosten belasten.

Demzufolge wird auch der immense Land-Ressourcen-Verschleiss des Agrarlandes von 86'927 m² eingedämmt werden, um dem noch bestehenden Naturschutzgebiet (Düdinger Moos) und den aktuellen Naherholungszonen (Stillen Tal/Ottisberg/Balbertswil) und den Quartieren (Jetschwil, Rächholderberg, Ottisberg und St. Johann) wird noch eine Chance für die Zukunft gegeben!

Die Biodiversität, das Grundwasser, inklusive der Wildwechsel soll in Düdingen und in der Region für die nächsten Generationen erhalten beleiben! Diese Ziele verfolgt unser Verein seit mehr als 10 Jahren für das gesamte Dorf Düdingen und kommuniziert transparent seine Feststellungen den zuständigen Behörden.

Das gesamte Dorf Düdingen wird alle Ansprüche, auch ohne Umfahrung sinnvoll erfüllen können!

Begründung und Ausgangslage:

Vor 45 Jahren wurde weitsichtig geplant und man wollte die Autobahnausfahrt ursprünglich in Fillistorf erstellen. Diese verkehrstechnische richtige Überlegung wurde vom damaligen Gemeinderat durchkreuzt und man erreichte, dass die Autobahnzufahrten in Düdingen erstellt wurden. Was man ursprünglich als Richtig angesehen hatte, stellt sich heute als komplett Falsch dar! Düdingen wird heute mit überflüssigem Durchgangsverkehr konfrontiert, der eigentlich anders wo durchfahren sollte!

Genau diese damalige richtige Weitsicht sollten wir jetzt erneut wieder herstellen und eine regionale Lösung für den Sensebezirk anstreben, die eben Düdingen und Flamatt entlastet und allen die Lebensqualität zurückbringt und nicht weitere Steuergelder in Studien investieren, die uns zu keinem Ziel führt.

Die damalige „Verkehrsstudie unterer Sensebezirk“ vom 28. Februar 2009 verliert eindeutig an Transparenz und Zuverlässigkeit und ist heute längstens überholt, unökologisch und unwirtschaftlich. Diese Studie wird einer seriösen und korrekten Neubeurteilung nicht mehr stand halten und entspricht in keiner Weise mehr den aktuellen Gegebenheiten und kann demzufolge nicht als relevant herangezogen werden.

Insbesondere das damalige Investitionsbudget von 79 Mio. in Bezug auf das aktuelle 156 Mio. +20% = 188 Mio. Investitionsvolumen führte zu Beurteilungskriterien, die zu einer ungerechtfertigten Begünstigung der Umfahrung von Düdingen lotsten und unfairer weise die Zufahrt ab Fillistorf als 2te Priorität erschienen liessen!

Kosten-Nutzenverhältnis

Das Kosten-Nutzenverhältnis von 230 Mio. +20 % => 276 Mio. für 3.5 km Strasse ist nachweislich nicht gegeben und die Umfahrungs-idee ist ineffizient und birgt eine unkontrollierte ökologische Umweltkatastrophe in sich!

Zitat Staatsrat: doch wird bei ihr das Risiko von Umweltproblemen und unvorhergesehenen Ereignissen als mittel bis stark eingestuft.

Bundesrat und deren Entscheide

Grundsätzlich machen wir aufmerksam, dass der Bundesrat schon lange beschlossen hat, den Land-Ressourcen-Verschleiss massiv einzudämmen, die Verkehrsströme zu bündeln und Lärm-Feinstaubemissionen weitgehend zu beseitigen und absolut keine neuen Quellen mehr dazu generieren oder bezahlen will!

Auch hat der Kanton Freiburg die Lebensqualität der Bürger als sein höchstes Ziel definiert und will effizient daran arbeiten und deklariert Umfahrungsstrasse nicht als prioritär!

Unkontrollierte ökologische Umweltkatastrophe

Es ist ineffizient und konträr in der Planung, dass eine vom Bundesamt für Raumplanung vor 3 Jahren klar abgelehnte und von den Agglomerationsstudienexperten zurückgestellte Strasse von 3,5 km Länge zu fordern, um nur unnötigen Verkehr und Fahrzeuge von Tafers/Alterswil/Plaffeien nach Düdingen zu schleusen, wo doch die Poyabrücke für aktuelle 211 Mio. mit ihrem verkehrstechnisch funktionierenden unterirdischen Transitunnel insbesondere für uns Sensler in einer Distanz von nur 2.5 km zu Düdingen, alle Transitfragen und Zufahrtbedingungen zur Arbeitszone Birch 1 & 2 erfüllen und lösen wird!

(Plasselb/Rechthalten/Giffers u.s.w. fahren logischerweise über Bürglen zur Poyabrücke und seiner Transitstrasse!)

Vorstudienbericht

Gemäss Vorstudienbericht durch den Staatsrat, werden jedenfalls 11'000 Fahrzeuge (10'622) auf der Hauptstrasse in Düdingen bleiben und 12'000 (11'978) Fahrzeuge werden auf die Umfahrungsstrasse geschleust! Wovon gerade mal 4'300 FZ den eigentlichen Durchgangsverkehr ausmachen!

Somit wird das Ziel, die Hauptstrasse zu entlasten auch nicht erfüllt werden mit der Umfahrungsstrasse! Sondern es sind die 8-10 Massnahmen die vernetz diese Funktion, automatisch übernehmen werden für Düdingen und dies ohne Umfahrung!

Zitat FN Martin Tinguely: 2030 ohne Umfahrung!!

Strategische Vorgangsweise:

Düdingen hat mit seinen bald 7400 Einwohnern, schweizweit ein bekanntes Ortsverkehrsproblem, der sich dokumentiert nur auf den eigenen produzierten Ortsverkehr beschränkt. Dieser eigen verursachte Ortsverkehr wird die Umfahrungsstrasse zukünftig nicht lösen können!

Sondern nur Massnahmen die zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und die Förderung des öffentlichen Verkehrs inne haben, was gegenwärtig vorgeschlagen und begonnen wird!

Der effektive Durchgangsverkehr von 3200-4300 Fz/Tag^{Swiss Traffic} rechtfertigt überhaupt keine Umfahrungsstrasse. Um aber mehr Verkehr zu generieren und eine Legitimation zu erhalten, verlagert man von der einen Seite zur der anderen des Dorfes einfach den eigenen Binnenverkehr, anstelle diesen dort abzuwickeln wo er entsteht. Der dazu immense Ressourcenverschleiss wird Umweltschäden und Folgekosten generieren und wird zwangsläufig die eingeleiteten und künftigen Massnahmen zur Verkehrsverminderung im Dorf, dem Sensebezirk und dem Kanton unvermeidlich aushebeln!

Die Umfahrungs idee in der Verkehrsstudie, wurde durch das Bundesamt vom 12. Dezember 2009, folgerichtig und begründet nicht Mitfinanziert und entkräftet. In der damaligen Verkehrsstudie kommen auch die neusten Entwicklungen um die Poyabrücke, mit seiner unterirdischen Transitverbindung und die mittlerweile eingeleiteten 8-10 Begleitmassnahmen zur Verkehrsminderung in Düdingen überhaupt nicht zum tragen.

Genau das ist die Basis, um in Zukunft ohne weitere Strassen auszukommen!

Agglomerationsbericht

Auch im aktuellen Agglomerationsbericht der 2. Generation wird vom preisgekrönten Agglomerationsexpertenbüro Güller & Güller, richtigerweise diese Umfahrung zum 2ten mal, als entbehrlich definiert und wird demzufolge auf Stufe C zurückgestellt.

Verkehrsrichtplan

Auch wird im neuen Verkehrsrichtplan des Kantons Freiburg, die Lebensqualität der Bürger/innen als höchstes Ziel definiert und dementsprechend werden Umfahrungen weitgehend als nicht erstrebenswert erachtet und müssen strengeren Auflagen gerecht werden.

Bemerkungen zu der Revision der Orts-, und Verkehrsplanung in Düdingen.

1.3 Koordination mit Nachbargemeinden

Bemerkung: Das eine im Herbst 2008 vorgestellte Ortsplanung den Nachbargemeinde zu solchen Aussagen geführt hatte, ist aus der damaligen unklaren zeitlichen Perspektive erkennbar.

Dass die unnötige Umfahrungsstrasse aber dann noch zu einer Entlastung der Freiburger Murtenstrasse führen soll und dies noch unterstützt wird, ist fragwürdig und hinterlässt doch mehrere Fragezeichen?? Freiburg wird garantiert ihre Verkehrsfragen nicht auf den Schultern der Nachbargemeinden abwickeln wollen, sondern gewissenhaft selber lösen.

Eine regionale Lösung ist anzustreben, die sinnvoll Flamatt und Düdingen von ihrem Transitverkehr befreien und die ganze Region von Heitenried/St.Antoni/Schmitten /Wünnewil/Bösingen dadurch eine weitsichtige Lösung erhalten werden, um in Zukunft den motorisierten Individualverkehr zu lösen. Selbstverständlich ist der öffentliche Verkehr prioritär zu fördern und bereitzustellen, bevor weitere Strassen gebaut werden! Die Natur soll kein Schaden nehmen und allenfalls könnten nur unterirdische Lösungen wie heute in der Schweiz mehrfach realisiert, in Leili/Sissach/Bulle/Schaffhausen/Roveredo u.s.w. in Betracht gezogen werden!

3.1 Leitbild zur Revision der Ortsplanung

Bemerkung und Vorbehalt: Im Leitbild zur Revision der Ortsplanung sind alle Hinweise und Planungen in Richtung der Umfahrungsstrasse als Option zu kennt zeichnen oder zu streichen.

Siehe Langsamverkehr fördern; Seite 5; Langfristige Option Ottisberg / Rächholderberg Seite 11, Entwicklungsziele letzter Abschnitt Seite 13, Entwicklungsziele 4 Abschnitt Seite 14

Begründung: Da die Bundesämter und die Agglomeration die Umfahrung klar abgelehnt haben, darf bei der Ortsplanung in Düdingen, diese sich nicht auf eine Strasse abstützen welche sich in Option befindet, weder analysiert, finanziert und bewilligt ist. Somit für die Ortsplanung diese Strasse zurzeit nicht existent!

Schon lange eine Umfahrung:

Bemerkung: Gemäß Agglomerationsbericht hat Düdingen ja schon lange eine Umfahrung! Diese besteht in Form der Autobahn schon jetzt und wird verkehrstechnisch mit den neu geschaffenen Poyabrückenzufahrten sinnvoll und zukunftsfruchtig dies auch erfüllen können!

Begründung: Alle Personen mit ihren Fahrzeugen vom Oberland, können in Zukunft effizient und rationell über die Autobahn direkt zum Birch I & II an ihren Arbeitsplatz gelangen und müssen niemals mehr über die Hauptstrasse und einer unnötigen Umfahrung fahren, die ja dann alle eingeleiteten Maßnahmen zwangsläufig wieder aushebeln wird.

Deshalb finanziert der Bund auch die Umfahrung nicht mit Beiträgen!

3.2. Murtenstrasse:

Bemerkung und Vorbehalt: Der VoVD ist nicht einverstanden, dass die Murtenstrasse abgewertet werden soll, diese Strasse ist eine Zubringerstrasse für die Industrie, das Riedli-, und Brugeraquartier und sollen ihren Anteil im Verkehrsnetz in Düdingen tragen, die Abwertung der Murtenstrasse würde klar zum Nachteil und einer Belastung der Anwohner im Birch und Santi Hans führen, diese inakzeptable Belastung wurde schon an der Gemeindeversammlung dem GR kommuniziert!

Begründung: Alle Strassen abschnitte in Düdingen sollen ihren Beitrag zur Entlastung der anderen Strassen und Anwohner bringen und sollen nicht andere Anwohner mit deren Strassenabschnitten belasten.

Ein schon verlangtes internes Strassenkonzept für Düdingen wurde nie erstellt, der die Verkehrsströme aufzeigt und gezielt optimiert wird! Siehe auch die neusten Entwicklungen (FN: 2030 ohne Umfahrung)

4.1. Birch-Luggiwil Straße:

Bemerkung und Vorbehalt: Die Birch-Luggiwil Straße sollte ja voraussichtlich gebaut werden und wird demzufolge den Sika-Kreisel entlasten und den Unterlandverkehr dadurch direkt zur Autobahn führen. Diese Streckenführung ist für das ASTRA nicht prioritär und stellt hier die Umfahrung in Frage.

Bemerkung: Dass dazu eine Abhängigkeit zur Umfahrung abgeleitet wird, ist nicht legitim und entspricht nicht den Kommunikationen in den Mitteilungsblättern und während den vergangenen Gemeindeversammlungen. Es wurde damals explizit nicht als Abhängigkeit dazu bekundet und sollte zu keiner Präjustiz führen!

4.2.3 Eignungspotenziale

Birch II Industriezone:

Bemerkung und Vorbehalt: In den Plänen ist die Zone nicht eingezeichnet und als kurzfristige Prioritäten eingezeichnet. Die Bezeichnung Schwerpunkt Industrie und Gewerbe, Immissions- und verkehrsintensiv, ist genau in Zukunft zu definieren. Es sollen keine gefährlichen z.B. Chemieindustrien und Einkaufszonen mehr sein.

Begründung: Diese Zone erfüllt kurzfristig alle weiteren Industrieansiedelungen für unsere eigenen Unternehmen und ist unabhängig der Birch-Luggiwil Strasse und führt nicht zur Zersiedelung der Industriezonen. Ein Obereinschlag Industriezone ist da überhaupt nicht in den Planinstrumenten einzugleiden und würde zu einer Verzettelung der Gemeindestruktur führen.

4.5/3.2.2 D2 Valtraloc Konzept:

Bemerkung: Wir begrüßen auch, wie sie beschreiben (D2 Richtplan Verkehr, Seite 16), dass das Valtraloc Konzept ohne Umfahrung erstellen können und im Punkt 3.2.2. keine Voraussetzung für die Neugestaltung des Zentrums darstellt.

Info: Das Valtraloc Konzept und weitere Massnahmen, sollen strategisch spätestens 3 Monate vor der Inbetriebnahme der Poyabrücke mit ihrem unterirdischem Transitstrasse, erstellt und in Betrieb sein! Alle Wegweiser mit Autobahnzeichen sollen in Tafers und Mariahilf erstellt und montiert sein und darauf aufmerksam gemacht werden, dass in kürzer und zeitlicher Distanz neu über die Poyabrücke zur Autobahn gefahren werden soll und nicht mehr über Düdingen, dass keinen Transitverkehr abwickeln mehr kann!

Begründung: Damit sollen die planerischen Ziel des Kantons umgesetzt werden und die Begehrlichkeiten der Fahrzeughalter vom Oberland die den Stau durch ihren Durchgangsverkehr verursachen, wie geplant, von Tafers zur Poyabrücke fahren und nicht unnötig nach oder über Düdingen fahren. Somit ist das wesentliche Verkehrsziel für Düdingen erfüllt!

6.6 Bemerkung Schürli Reglement und geplante Abänderung

Bemerkung und Vorbehalt: Der Quartierplan und das Reglement des Schürli bestehen seit 20 Jahren und erfüllt auch in Zukunft seinen Auftrag. Dieser darf unter keinen Umständen abgeändert werden wie es in der aktuellen Ortsplanung geplant wird, diese Änderung führt zu einer Benachteiligung des bestehenden und würde eine Silotätigkeit herführen, was der Quartierplan ausdrücklich nicht erlaubt und daher nicht statthaft ist. Die Abänderung führt zu Sattelschlepper LKW Verkehr, der explizit damals ausgeschlossen wurde im Interesse der anwohnenden Bürger die sich in einer Mischzone befinden.

8.2 Lärmschutz

Bemerkung: Lärmemissionen

Bemerkung: Seit über 25 Jahren werden hauptsächlich die Quartiere Santihans / Rächolderberg und Ottisberg mit massivem Autobahnlärm massakriert! Es ist an der Zeit, dass in ihrer Ortplanung zur Förderung der Lebensqualität eine korrekte Beurteilung darüber erscheint. Da die Messungen jeweils von einem anderen Amt (Gemeinde/Kanton/Astra) gemacht werden und kein überschneidender Plan existiert und keine Kumulation der Lärmemissionen abgebildet werden, suggeriert es einen Wert der nicht der Realität entspricht.

Info: Ein Bürgerkomitee, wie sie wissen, hat sich der Problematik um die A12 Autobahn angenommen und hofft auch auf ihre geschätzte Unterstützung zu diesem Thema!

D1 Gemeinderichtplan Teil Bodennutzung

Obereinschlag

1.5 1. Vorprüfung

3. Nach der 1. Vorprüfung erfolgte Behördenentscheide zu wesentlichen Planungsinhalten:

- **Verzicht auf Gewerbezone Obereinschlag**

- Verzicht auf Spezialzone Thaddäusheim

6.7 Änderungen nach der 1. Vorprüfung

- **Auf eine neue Gewerbezone für lokales Gewerbe im Gebiet Obereinschlag wird verzichtet, da die Ansiedlung von Gewerbe- und Industriebetrieben auf die Arbeitszone Birch konzentriert werden soll, wo ausreichend und erschliessungstechnisch besser geeignetes Bauland zur Verfügung steht.**

Optionen für neue Arbeitszonen

Auszug: Für die An- bzw. **Umsiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben mit lokaler und regionaler Bedeutung wird im Gebiet Obereinschlag ein weiteres Entwicklungsgebiet zur etappierten Nutzung nach Bedarf vorgesehen (A5, A6). Die Erschliessung erfolgt ab der Umfahrungsstrasse bzw. bis zum Bau der Umfahrung ab der Zelgmoosstrasse.**

Bemerkung und Vorbehalt: Es ist schon erstaunlich, in der Vorprüfung und Änderung und vor kurzem wurde in einem Mitteilungsblatt der Gemeinde wurde geschrieben, dass der Gemeinderat abstand nimmt den Obereinschlag in den Parameter aufzunehmen, und heute wieder aufnimmt?

Begründung: Was ja Sinn damals machte, da ja wiederum dies zu einer Verzettlung der Industriezonen in der Gemeinde führen würde.

D2 Gemeinderichtplan Teil Verkehr

Quartier-Entlastungstrasse

Bemerkung und Vorbehalt: In der Revision der Ortplanung, ist keine Quartier-Verbindungsstrasse zwischen Rächholderberg nach Santihans mehr aufgeführt!

Begründung: Bei einer nicht Realisation der bestrittenen Umfahrungsstrasse wird diese Verbindung und aktuell noch reservierte 30 jährige Quartier-Verbindungsstrasse, die einzige Möglichkeit darstellen, überhaupt diese Quartiere noch intern zu verbinden und somit auch gegebenenfalls die Hauptstrasse weiter zu entlasten. Diese Quartierstrasse müsste aber so ausgestattet sein, dass nur mit 30-40 km/h gefahren und diese nicht als Schleichweg gebraucht werden könnte. Auch müssten ein Spurwechsel und die Realisation auf der linken Seite, Richtung Bern, offen gelassen und reserviert sein mit allen Optionen.

D2 Parkplätze /Reglemente und Park & Ride

Bemerkung und Vorbehalt: Die geplanten Park & Ride Anlagen in Düdingen animieren übermässig ins Zentrum zu fahren! Aktuell stellen wir ein zu attraktive Kostenstruktur mit Fr. 5.--/ Tag und ein zu hohes Parkplatzangebot für Aussenstehende fest! Welcher weitere Bahnhof ist ausser St. Leonard für den Sensebezirk vorgesehen?

Begründung: Park & Ride Anlage sollten sich ausserhalb von Düdingen befinden und mit dem ÖV kombiniert sein und mit den angrenzenden Gemeinde abgestimmt werden. Dadurch wird eine Belastung der Ortschaften verhindert und Folgeerscheinungen werden ausgeschlossen sein!

E1 D3 Gemeinderichtplan Teil Landschaft

Einsichtnahme und Bemerkung in die Bestimmungen: Ottisberg

Vorbehalt: Wir machen hier auf das Heimwesens Ottisberg aufmerksam und machen hier wesentliche Vorbehalte im Interesse auch der Landwirtschaftszone.

Wir bitten um die Zustellung und Einsichtnahme in die Statuten und den Verwendungszweck und den Willen dieses Erbes an die Gemeinde, dass den Bürgern von Düdingen gehört und nicht einfach so darüber bestimmt werden darf!

C4 ÖV Linien und ein Ortsbus

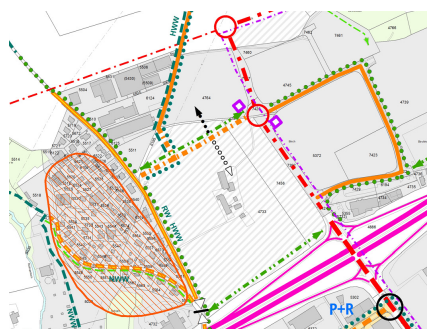
Bemerkung und Vorbehalt: Um den Binnenverkehr und den Verkehr im Dorf zu reduzieren, sollte zu den ÖV Linien ein Ortsbus für Düdingen raschmöglichst in Erwägung genommen werden. Die Rahmenbedingungen mit der Agglomeration sind optimal und eine neue Analyse sollte kurzfristig geplant werden.

Gibt es Überlegungen zu einer Streckenführung und einer eigenen Fahrbahn, eine Streckenführung über die Gänsebergstrasse, einem integrierten Verkehrsleitsystem, einer Anpassung der Hauptstrasse und einer Quartierverbindungsstrasse?

Begründung: Hierzu gehört auch eine gesamteinheitliche Verkehrsplanung mit Einbezug der neuen Poyabrücke und des zukünftigen ÖV Netzes.

E1/D2 Richtplan Verkehr

Bemerkung und Vorbehalt: Die geplante Streckenführung über das Hofmann Landwirtschaftland als unrealistisch. Auch ist die geplante Streckenführung unlogisch und führt zu Folgekosten. Eine direkte Zufahrt sollte angestrebt werden.



Begründung: Die Balbertswilstrasse und die Querverbindung von Riedo existiert schon, es kann nicht sein, dass eine neuen kostenintensive Strasse daneben das gleiche macht. Zudem wird auf die Bonnstrasse die eine Langsamverkehrsachse ist unnötiger fremder LKW Verkehr herangeführt, was ja vermieden werden sollte. Auch sollte eine definitive Lösung der LKW Verkehrs um das IGZ gemacht werden die allen Nütz und zu einer Kongruenz führt. Eine erstellte Einsprache am 13. Oktober 2009 und explizit redigiert am 9. November 2009 sollte ihnen bekannt sein und diese ist aktuell gültig und noch nicht abgeschlossen worden.

D3 /6.5.11 Wald Die geplante Santihans Brücke über das Stille Tal



Bemerkung und Vorbehalt: Es kann nicht angehen, dass man in unmittelbarer Nähe zum Santihans Quartier eine verkehrsintensive Brücke mit angehend 12'000 FZ plant und damit Lärm und Feinstaub in das Quartier schleust und das Quartier somit einkerkert zwischen 2 Autostrassen und dieses 45'000 Autos am Tag/Nacht erdulden muss! Die dramatischen Auswirkungen, bei einer Verschmutzung des einflussreichen Düdingerbaches sind bekundet! Auch wird dazu der Wald gerodet werden müssen und ein Naherholungsgebiet wird zerstört.

E3 Auswirkungen auf die Umwelt

Bemerkung und Vorbehalt: Um die dramatischen Auswirkungen auf die Umwelt, der Biodiversität und den dort wohnenden Menschen und deren Einwände zu schmälern, werden Sinnwörter entfremdet und mit „Emissionsarm und Umwelt(v)erträgliche“ beschönigt und heruntergespielt. 12 Jahre zuvor, wird Schadensbegrenzung getätigt, anstelle sachlicher Bestandesanalyse und deren Ursachenbeseitigung!

Bemerkung:

Bekannterweise wird ja mit jeder neuen weiteren Straße, wiederum Mehrverkehr und neue Probleme generiert!

Zitat: Umfahrungsstrassen können eine Verkehrssituation in einer Ortschaft mildern. Vielfach werden aber zu hohe Erwartungen in sie gesetzt und die Verkehrsentlastung überschätzt. Zudem zeigt die Erfahrung, dass neue Strassen neuen Verkehr verursachen und damit vermeintlich entlasteten Dörfer innert wenigen Jahren wieder den gleichen Verkehr zu verkraften haben, wie vor Eröffnung der Umfahrung.

Quelle: www.vcs-sgap.ch/dossiers/dossier_umfahrung.html#Rapperswil

Beiblatt

Der VoVD ist überzeugt das die 10 unten aufgelisteten Maßnahmen die die Gemeinde Düdingen und der Kanton zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs erarbeitet haben, genügen um die Hauptstrasse vom gegenwärtigen Verkehr zu entlasten

- Wir führen eine Parkplatzbewirtschaftung in Düdingen ein, die das Ziel hat, den gesamten Binnen- und Transitverkehr von und nach Düdingen zu regeln und diesen sinnvoll zu reduzieren.
- Wir verhandeln mit dem Transport-Unternehmen tpf Freiburg um eine verlängerte Linienführung zu erhalten, oder ein zukünftiger Ortbus, um den Ortsverkehr beachtlich zu reduzieren.
- Wir verfügen und arbeiten an einer besseren Busverbindung, die das Oberland und das Unterland mit dem ÖV wirksam zu verbinden.
- Wir streben eine bessere Bahnverbindung im ½ bis ¼ Stundentakt an, das wiederum ein Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr erleichtern wird.
- Wir investieren und erstellen die SBB St. Leonard Haltestelle und erreichen damit, dass ein umsteigen auf den ÖV gewährleistet sein wird und kein Individualverkehr mehr nach Düdingen fahren muss.
- Wir verbessern laufend die Langsamverkehrsachsen (Velo-, Schulwege) diese sind Bestandteil der Ortplanung in Düdingen.
- Wir finanzieren und realisieren das Valtraloc Konzept im Dorfzentrum, damit die Lebensqualität der dort wohnenden Bevölkerung gesteigert werden wird!
- Wir bauen in naher Zukunft die Birch- Luggiwilstrasse, die den Sika-Kreisel und die Murtenstrasse vom Autobahnzubringerverkehr entlasten wird.
- Wir haben seit Jahren eine direkte Autobahnzufahrt in Richtung Freiburg und Bern und erschließen neu direkt die High Tech Zone Industriezone im Birch 1 und später Birch 2, damit sinnvoll, kein Verkehr in die verschiedenen Quartiere geschleust werden wird!
- Wir sollten das „Verkehrskonzept unterer Sensebezirk“ mit den neuesten Gegebenheiten, wie Poyabrücke mit dem unterirdischen Kreisel anpassen, um daraus eine optimale Verkehrslösung für den Sensebezirk zu erhalten.
- Wir bezahlen alle die Poyabrücke für aktuelle 211 Mio. mit dem zusätzlichen unterirdisch geführten Transitverkehr zur Autobahn A12, die eine überlegte solide zukünftige Entlastung für den Dorfkern in Düdingen darstellen wird und uns markant vom Durchgangsverkehr vom Oberland befreien wird!

Demzufolge würde die Realisation der Umfahrungsstrasse, alle vorgenannten wirksamen getätigten Maßnahmen und Lösungswege unvermeidlich aushebeln und wir würden in ein paar Jahren wiederum, vor den gleichen Problemen stehen!

News

23.05.2012 / 13:45

Die Kosten für den Bau einer Umfahrungsstrasse von Düdingen werden je nach Variante auf 156 bis 230 Millionen Franken geschätzt

Die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) hat zwei Varianten für die Umfahrungsstrasse von Düdingen geprüft. Die Kosten für die erste Variante (die "oberirdische Variante"), die eine Länge von 3,5 Kilometern - davon 710 Meter unterirdisch - hat, werden auf 156 Millionen Franken geschätzt. Die zweite Variante (die "unterirdische Variante") hat dieselbe Gesamtlänge wie die erste. Bei der unterirdischen Variante verlaufen aber 1532 Meter unterirdisch. Die Kosten für diese Variante werden auf 230 Millionen Franken geschätzt.

Beide Varianten folgen demselben Trasse. Die unterirdische Variante hat im Vergleich zur oberirdischen einen um 822 Meter längeren unterirdischen Abschnitt. Dies bedingt bedeutende Arbeiten beim Grundwasser sowie den Bau von vier Notausgängen und einer Belüftungszentrale, während dem bei der oberirdischen Variante lediglich ein Notausgang nötig ist. Der definitive Landverbrauch der unterirdischen Variante ist mit 60 542 m² geringer als bei der oberirdischen (86 927 m²). Es wurde eine Sensitivitätsstudie durchgeführt, in der mehrere Aspekte (Lärm, Abfallbewirtschaftung, Auswirkungen auf den Boden und die Landschaft usw.) analysiert wurden. Die unterirdische Variante hat zwar Vorteile in Bezug auf den Lärm, die Entwässerung und die Landschaft, doch wird bei ihr das Risiko von Umweltproblemen und unvorhergesehenen Ereignissen als mittel bis stark eingestuft. In der Gesamtbeurteilung schneidet die oberirdische Variante besser ab.

Die Kosten beider Varianten - 230 Millionen Franken für die unterirdische und 156 Millionen Franken für die oberirdische Variante - können im jetzigen Stadium mit einer Genauigkeit von +/- 20 % beziffert werden. Der Bund hat noch keine Beitragszusagen gemacht.

Beide Varianten wurden der Projektsteuerung unterbreitet. Der Staatsrat wird darauf die strategische Ausrichtung festlegen.

Der Bau einer Umfahrungsstrasse von Düdingen setzt die Verwirklichung der Autobahnverbindung Birch-Luggwil voraus, für die der Bund zuständig ist.

Leserbriefe

Öffentlicher Verkehr nach Freiburger Art

«Die Schweizer Bevölkerung wächst, während die Freiburger explodiert» – FN vom 27. April

Die Schweiz wächst und wächst! Schon bald werden wir acht Millionen Einwohner zählen, und Freiburg ist bezüglich Zuwachsrates neuer Bewohner einsamer Spitzenreiter. Das stellt enorme Herausforderungen an die Schaffung von neuem Wohnraum, an Schulung und Bildung, an die medizinische Grundversorgung und an den öffentlichen Verkehr.

In der nationalen Presse kam die Zürcher Gemeinde Bassersdorf ausführlich zu Wort, die in den vergangenen Jahren stark gewachsen ist und dies in grosser Harmonie und Transparenz vollzogen hat. Ein ehemaliger Gemeindepräsident erklärte dazu, dass bei jedem genehmigten Quartierplan der öffentliche Verkehr integraler Bestandteil der Planung gewesen sei. Sobald in einem neuen Quartier der erste Block aufgestellt war und die Mieter einzogen, funktionierte sofort der

Busverkehr mit vollem Programm. Die Leute gewöhnten sich an diese Dienstleistung, und so erreichte Bassersdorf eine ausgewogene Mischung zwischen optimalem öffentlichem und privatem Verkehr.

Die Freiburger machen es in der Regel umgekehrt. Sie bauen fleissig Liegenschaften in und um neue Wohngebiete und pflastern dazu schöne Strassen. Der öffentliche Verkehr wird aber erst später aufgegleist – dann, wenn sich alle, teils widerwillig, für den Transport im eigenen Wagen entschieden haben. Und wenn dann einmal ein Busservice besteht, ist das Angebot meist dermassen dünn, dass man es kaum nutzen kann.

Die Philosophie in Bassersdorf lautet: Zuerst fährt der Bus, die Passagiere kommen dann von alleine. In Freiburg hingegen müssen die Leute zuerst in den (imaginären) Bus und erst, wenn dieser voll ist, wird gefahren. Ein Umdenken in Freiburg wäre bitter notwendig! Sonst wird es in nicht allzu weiter Ferne im Raume Grossfreiburg zu einem regelrechten Verkehrsinfarkt kommen, und Stossstange an Stossstange werden leidlich die Strassen verstopfen.

Markus Escher, Corminboeuf



«Zuerst fährt der Bus, dann kommen die Passagiere.»

Bild AW/a

Ja zu Religion im Kindergarten

Der Pastoralrat Deutschfreiburg spricht sich für den Religionsunterricht im Kindergarten aus. Ein Pilotprojekt soll den Anfang machen.

ST. ANTONI Mit knapper Zweidrittelmehrheit befürwortete der Pastoralrat an seiner Sitzung vom Donnerstag, dass die katholische Kirche in Deutschfreiburg auf das Angebot des Staates eintreten soll, auch im Kindergarten Religionsunterricht anzubieten. Gemäss Mitteilung des Pastoralrates soll vor der definitiven Einführung ein Pilotprojekt durchgeführt werden. Gemäss Freiburger Verfassung haben die Kirchen das Recht, in der obligatorischen Schulzeit Religionsunterricht durchzuführen. Durch den Harmos-Beitritt des Kantons wird der Kindergarten in die obligatorische Schulzeit integriert.

Da sich die Dekanatsversammlung zwar mit einfacher Mehrheit dafür aussprach, aber dort keine Zweidrittelmehrheit zustande kam, geht das Geschäft nun zurück an die Pastoralplanungskommission, die die Konsultativabstimmungen angestossen hatte. Staatsrätin Isabelle Chassot möchte eine ökumenische Lösung für den ganzen Kanton. Welche Form dieser Unterricht haben soll, ist in Abklärung.

Wieso keine Priesterweihe?

Der neue Bischofsvikar Nicolas Glasson stellte an der Sitzung in St. Antoni die Frage, warum es in Deutschfreiburg seit zwanzig Jahren keine Priesterweihe mehr gegeben habe. Auch Laienseelsorger aus der Gegend seien nur mit Mühe zu finden. Trotzdem handle man immer noch so, als hätten alle einen lebendigen Glauben. «Wir müssen uns die Frage nach dem Glauben stellen», betonte er. *kipa/ak*

Express

Nachfolge im Gemeinderat geklärt

PLASSEIB Der Gemeinderat von Plasseib ist bald wieder kom-

Besseres Angebot für Pendler nach Bern

Der Kampf der Region Sense hat sich gelohnt: Der **Fahrplanentwurf 2012/13** sieht massive Verbesserungen auf den TPF-Buslinien Schwarzsee–Freiburg und Tafers–Düdingen vor. Die Kosten übernimmt hauptsächlich der Kanton.

MIREILLE ROTZETTER

Die Region Sense hat in Zusammenarbeit mit dem Gemeinderat Düdingen, aber auch mit dem Kanton und den TPF eine Optimierung des Busverkehrs im Sensebezirk bewirken können. «Dafür haben wir lange gekämpft», sagte Oberamtmann Nicolas Bürgisser gestern gegenüber den Medien.

Im Fahrplanentwurf für die Periode 2012/13 ist die Einführung des Stundentakts auf der Buslinie Schwarzsee–Tafers–Freiburg (immer in beide Richtungen) festgehalten. «Zwischen Tafers und Freiburg gibt es in den Rush Hours sogar den Halbstundentakt», sagte Nicolas Bürgisser. Der Stundentakt sei unter anderem wegen der zahlreichen Touristen bis Schwarzsee weitergezogen worden.

Anschluss nach Bern

Ein weiterer wichtiger Punkt des Entwurfs ist die bessere Verbindung zwischen Tafers und Düdingen. «Der Anschluss an die S-Bahn nach Bern in Düdingen wird so gewährleistet», sagte Nicolas Bürgisser. Der Bus aus Tafers wird jeweils fünf Minuten vor Abfahrt der S-Bahn eintreffen.

Auch fahren die Busse häufiger, nämlich fast im Stundentakt. Ausser um neun und um elf Uhr gibt es in beide Richtungen eine Verbindung. Die Busse fahren jeweils bis zum Spital in Tafers. «Die grossen Gewinner sind Tafers und Düdingen», erklärte Nicolas Bürgisser. Er führte aus, dass es aber auch aus dem Oberland und aus Tafers viele Pendler nach Bern gebe, die das Auto benutzen oder zumindest mit dem Auto bis nach Düdingen oder Flamatt an den Bahnhof fahren. «Diese können jetzt ganz auf den ÖV umsteigen.»

Der Oberamtmann und auch der Ammann von Düdingen Kuno Philippona betonten die Wichtigkeit der Verbesserung des Busnetzes. «Wenn man die Leute zum



Ab Dezember sollen Pendler, die den Bus von Tafers her nehmen, in Düdingen nicht mehr auf den Zug warten müssen.

Bild Aldo Ellena

Umstieg auf den ÖV bewegen will, muss ein gutes Angebot vorhanden sein», sagte Kuno Philippona.

Kanton übernimmt Kosten

Die Buslinien, die verbessert werden sollen, sind defizitär. «Wegen den Kosten sind die TPF auch lange nicht auf unsere Forderungen eingegangen», erklärte Nicolas Bürgisser. Der neue Direktor Vincent Ducrot habe die Anliegen aber verstanden, als eine grosse Delegation von Sensler Gemeinderäten bei ihm vorgesprochen habe. Die Kosten für den Ausbau der Linien übernimmt hauptsächlich der Kanton.

Für die Benutzer bleiben die Kosten wie bisher. Wer den Ortsbus in Düdingen (siehe Kasten) benutzt, bezahlt für

den Tarif der TPF-Zone 11. Wer ein Abo Tafers–Bern besitzt, kann wählen, ob er oder sie über Freiburg oder Düdingen nach Bern fährt.

Es gibt noch Lücken

Nicolas Bürgisser erklärte, dass in den letzten Jahren das Angebot des öffentlichen Verkehrs im Sensebezirk stets verbessert werden konnte. «Es gibt aber immer noch Baustellen.» So müssten beispielsweise die Angebote in Überstorf und Böisingen ausgebaut werden. Auch in St. Antoni und Heitenried seien die Verbindungen nicht optimal.

Der Fahrplanentwurf ist seit gestern in der Vernehmlassung, diese dauert bis zum 15. Juni. Der neue Fahrplan tritt am 9. Dezember 2012 in Kraft.

Mini-Ortsbus: Haltestellen im Umkreis von 500 Metern für alle

Durch die höhere Frequenz auf der Buslinie Tafers–Düdingen wird in Düdingen die Einführung einer Art Mini-Ortsbus möglich. Es entsteht eine zusätzliche Bushaltestelle beim zukünftigen Quartier Briigi. Zudem wird die Haltestelle, die sich momentan vor dem Geschäftshaus Duens 1 befindet, vor das Gasthaus Ochsen respektive die Pfarrkirche verschoben.

Laut Ammann Kuno Philippona hätten so alle Leute im Dorf im Umkreis von rund 500 Metern eine Haltestelle. «Das ist eine gute Alternative zu einem richtigen Ortsbus», er-

Umfahrung notwendig

klärte Kuno Philippona. Für einen solchen sei Düdingen einfach zu klein. Der Ammann fügt an, dass für die Erstellung des Quartiers Briigi eine Anbindung an den öffentlichen Verkehr gewährleistet werden musste.

«Wir haben keinen Platz, um Fahrspuren nur für den Bus einzurichten.» Wenn es weniger Autos im Dorf geben würde, könnten die Busse besser zirkulieren. *mir*

Die Umfahrung von Düdingen würde 156 bis 230 Millionen Franken kosten

Der Kanton hat gestern **zwei Varianten** für die Umfahrung Düdingens präsentiert. Ob die Strasse auch wirklich gebaut wird, ist noch unklar.

FREIBURG 156 oder 230 Millionen Franken würde die geplante Umfahrungsstrasse von Düdingen gemäss Vorstudien kosten. Bei der teureren Variante würden 1,5 von 3,5 Kilometern unterirdisch geführt, bei der billigeren Variante gut 700 Meter. Beide Varianten folgen demselben Trasse. Dies hat Staatsrat Maurice Ropraz gestern Mittwoch bekannt gegeben. Vor der Realisierung der Strasse liegt jedoch noch ein langer Weg. Ropraz konnte nicht mit Sicherheit sagen, ob die Strasse überhaupt gebaut wird. Der Kanton Freiburg müsste nämlich tief in die Tasche greifen - Bundessubventionen sind heute keine in Sicht. *ak*

Berichte und Kommentar Seite 3



Bei der einen Variante führt die Umfahrungsstrasse unter der Autobahn A12 durch, bei der anderen geht sie darüber.

Bild Charles Ellena

KOMMENTAR



Karin Aebischer

Finanzierung muss überzeugen

Der Bau einer Umfahrungsstrasse für Dürdingen hat erste Priorität. Zu diesem Schluss ist 2009 die Verkehrsstudie für den unteren Sensebezirk gekommen. Drei Jahre später präsentiert der Kanton zwei Varianten und die geschätzten Kosten der Strasse. Dass im Gegensatz zur H 189 und der Poyabrücke keine Bundessubventionen zu erwarten sind, stellt die Realisierung des Projekts jedoch stark infrage. Der Staatsrat wird sich zweimal überlegen, ob er mindestens 156 Millionen Franken in ein Strassenprojekt investieren will und so möglicherweise weitere Begehrlichkeiten weckt. Zudem muss bei einer Volksabstimmung die überregionale Solidarität im Kanton Freiburg gross sein, damit die Umfahrungsstrasse an der Urne eine Chance hat. Doch die Verkehrsprobleme in Dürdingen können nicht schön geredet werden. Für die Lebensqualität in der Gemeinde, für die optimale Entwicklung der Arbeitszone Birch und für Dürdingen als regionales Wirtschaftszentrum muss die Verkehrsproblematik angepackt werden. Am Staatsrat liegt es, ein überzeugendes Finanzierungskonzept inklusive Bundessubventionen zu finden, sonst landen die Pläne eines Tages womöglich in der Schublade.

Zurzeit ein rein kantonales Projekt

17200 Fahrzeuge fahren täglich durch Dürdingen, im Jahr 2030 wären es 22000. Eine Umfahrungsstrasse soll das Dorf entlasten. Staatsrat Maurice Ropraz hat zwei Varianten und deren Kosten präsentiert. Ein erster Schritt von vielen.

KARIN AEBISCHER

«Die Umfahrungsstrasse Dürdingen ist ein Projekt mit drei Etappen», sagte Staatsrat Maurice Ropraz am Mittwoch vor den Medien. Zur Phase eins gehören Vorstudien und Landenerwerb. Dafür hatte der Grosse Rat im Juni 2009 einen Verpflichtungskredit von neun Millionen Franken gesprochen. «Dieser ist noch nicht vollständig aufgebraucht», erklärte er. Landkäufe seien noch keine getätigt worden – dafür Vorstudien. Deren Ergebnisse stellte er mit Kantonsingenieur André Magnin vor und erklärte, dass die Baudirektion zwei Varianten für die Umfahrung geprüft habe. Beide sind 3,5 Kilometer lang und folgen demselben Trasse. Die eine Variante kostet nach heutigen Schätzungen 156 Millionen Franken. Die zweite wird auf 230 Millionen Franken beziffert, da ihr unterirdisch geführter Abschnitt 822 Meter länger ist.

Oberirdisch bevorzugt

Die oberirdische Variante mit Kosten von 156 Millionen Franken schneidet gemäss Maurice Ropraz in der Gesamtbeurteilung besser ab. Die unterirdische Variante habe zwar Vorteile in Bezug auf den Lärm, die Entwässerung und die Landschaft, doch werde bei ihr das Risiko von Umweltproblemen und unvorhergesehenen Ereignissen als mittel bis stark eingestuft. Die Kosten für die beiden Varianten können gemäss Ropraz heute mit einer Genauigkeit von plus/minus 20 Prozent beziffert werden. Beitragszusagen habe der Bund bisher keine gemacht.



Die Umfahrungsstrasse führt von Jetschwil über St. Wolfgang bis nach Ottisberg und mündet in die geplante Verbindungsstrasse Birch-Luggiwil bei der Autobahnausfahrt. Die 230-Millionen-Variante (rechts) hat einen längeren Tunnel (dicker roter Balken).



Karin.rvg

Darin liegt ein Knackpunkt des Projekts. Denn die Umfahrung von Bulle (H189) durfte und die Poyabrücke darf auf Bundessubventionen zählen (s. Kasten). Die Umfahrungsstrasse Dürdingen sei in Bezug auf die Finanzen aus heutiger Sicht ein rein kantonales Projekt, so Ropraz. Sie könne weder vom Infrastrukturfonds profitieren wie die Poyabrücke noch von der Klassierung als Schweizerische Hauptstrasse wie die H189. Auch die Gemeinde müsse sich am Projekt finanziell nur wenig beteiligen. Ziel des Baus der Umfahrungsstrasse ist es, den Dorf-kern vom hohen Verkehrsaufkommen und den Staus zu entlasten. Heute fahren ge-

mäss André Magnin täglich 17200 Autos durch Dürdingen – ohne Umfahrung sind es im Jahr 2030 22000. Mit Umfahrungsstrasse wären es noch 10000 Autos pro Tag, die die Hauptstrasse passieren. «Verkehrstechnisch wäre dies möglich», sagte Amtsvorsteher Martin Tinguely zum Szenario «2030 ohne Umfahrung». Für die Leute, die dort wohnen, sei es natürlich etwas anderes.

Birch-Luggiwil ist ein Muss

Unabhängig für die Realisierung der Umfahrung ist der Bau der Verbindungsstrasse Birch-Luggiwil. «Diese muss so oder so kommen», betonte Magnin. Die Bauherrschaft, das Bundesamt für Strassen (Astra), setze aber die Prioritäten momentan in anderen Re-

gionen. Die Kosten dieser Verbindungsstrasse werden auf 27 Millionen Franken geschätzt. Ein vom Astra aufgestellter Vorschlag für einen Kostenverteiler Bund/Kanton sei in Diskussion. Baubeginn ist frühestens 2016. Kann somit der Bau der Umfahrung Dürdingen wie einmal angekündigt 2017 starten? «Technisch ist es möglich», sagt Ropraz.

Vorher stehen aber Phase zwei und drei des Projektes an: Acht Millionen Franken müssen vom Grosse Rat für das Bewilligungsverfahren und die Hauptbeschaffungen gesprochen werden. Da der Verpflichtungskredit dem obligatorischen Referendum unterliegt, kommt es vor der Verwirklichung der Bauarbeiten zu einer Volksabstimmung.

**Zahlen und Fakten
Die Umfahrung im Vergleich**

Die Variante 1 der Umfahrung Dürdingen soll 3,5 km lang sein und 156 Mio. Franken kosten. Bei der Variante 2 würden sich die Kosten auf 230 Mio. Franken belaufen. Im Vergleich dazu hat die Umfahrung von Bulle eine Länge von 5,2 km, die Kosten belaufen sich auf 290 Mio. Franken, der Bund hat 67 Prozent übernommen. Die geplanten Kosten für das Poyaprojekt, das insgesamt eine Länge von 2,9 km hat, belaufen sich auf 189 Mio. Franken. Der Bund übernimmt 43 Prozent. *mir*

«Wir erwarten Solidarität»

Dürdingen fühlt sich nach der geringen Kostenbekanntgabe vom Staatsrat unterstützt; die Umfahrung sei einen Schritt weiter. Gegner fordern andere Lösungen.

MIREILLE ROTZETTER

FREIBURG «Die Kosten überraschen mich nicht», sagte Kuno Philippina, Ammann von Dürdingen gestern auf Anfrage den FN. «Sie sind im Vergleich beispielsweise mit Bulle realistisch.» Der Ammann betont, dass die jetzige Verkehrssituation in der Gemeinde unhaltbar sei. «Wir müssen die Umfahrung bekommen.» Einerseits werde die Lebensqualität in Dürdingen beeinträchtigt, andererseits stünden auch jeden Tag viele Leute aus der ganzen Region im Stau. «Die Umfahrung ist nicht nur für Dürdingen, sondern für die ganze Region.»

Mit der geringen Kostenbekanntgabe sieht sich Philippina vom Staatsrat unterstützt. «Das Projekt ist jetzt einen Schritt weiter, und ich bin froh, dass der Kanton noch zur Umfahrung steht.» Er hofft zudem, dass der Bund noch Subventionen sprechen wird. So könnte die Umfahrung der Bevölkerung besser verkauft werden. Kuno Philippina erklärt, dass der Gemeinderat daran sei, den Bund bezüglich der Verbindung Birch-Luggiwil zu bearbeiten. Diese ist Voraussetzung für die Realisierung der Umfahrung Dürdingen. «Dafür muss der Bund aufkommen.» Philippina hält fest,

dass es schade wäre, wenn das Projekt ohne Subventionen nicht zustande käme. Er betont, dass die Sensler die Umfahrung in Bulle befürwortet haben. «Jetzt erwarten wir Solidarität.»

Solidarität vom ganzen Kanton erwartet auch der Oberammann des Sensebezirks, Nicolas Bürgisser. «Das Projekt ist wirklich sehr gut vergleichbar mit der Umfahrung in Bulle. Dürdingen hat mindestens ebenso viel Verkehr.» Bürgisser unterstreicht, dass sich die Sensler mit den Greyerzern solidarisch gezeigt haben. Der Oberammann steht der Realisierung optimistisch gegenüber. «Staatsrat Ropraz macht vorwärts, und das Projekt ist mehrheitsfähig.»

«Schlechtes Projekt»

Der Verein für die optimale Verkehrserschliessung von Dürdingen (VOVD) kämpft seit Jahren gegen die Umfahrungsstrasse. «Das Kosten-Nutzen-Verhältnis stimmt nicht», sagte Präsident Erwin Luterbacher gestern auf Anfrage den FN. Er ist zufrieden, dass der Bund bisher keine Gelder für das Projekt gesprochen hat. «Dürdingen muss einen anderen Weg zur Lösung des Verkehrsproblems suchen.» Die Gemeinde müsse den Mut haben, mit dem VOVD und

den Umweltverbänden zusammenzuarbeiten. «Wir haben die gleichen Ziele.» Luterbacher betont, dass die Hauptstrasse von Dürdingen durch die Poyabrücke bald entlastet werden wird.

Pierre-Olivier Nobs, Politischer Sekretär des Verkehrsclubs Schweiz, Sektion Freiburg, zeigte sich gegenüber den FN nicht erstauert, dass der Bund bisher keine Gelder für die Umfahrung zugesichert hat. «Der Bund hat 2008 im Bericht zur Agglo bereits gesagt, dass die Umfahrung nicht prioritär behandelt wird.» Nobs ist überzeugt, dass es für das Verkehrsproblem in Dürdingen andere Lösungen gibt als die Umfahrung. Wenn neue Strassen gebaut würden, gebe es automatisch auch mehr Verkehr. «So wird ein neues Problem geschaffen.»

Nobs sieht die Lösung in der Förderung des öffentlichen Verkehrs, des Langsamverkehrs und in einer besseren Koordination von Raumplanung und Verkehrsmassnahmen. «In Freiburg funktioniert das nicht gut.» Bern hat verstanden, dass die Umfahrung Dürdingen ein schlechtes Projekt ist; jetzt müssen die Freiburger entscheiden, ob sie 150 bis 230 Millionen in ein schlechtes Projekt investieren wollen.»

«Die politische Debatte kann jetzt beginnen – es ist alles möglich»

Staatsrat Maurice Ropraz erklärt, wieso der Kanton die geschätzten Kosten für die Umfahrungsstrasse in Dürdingen zum jetzigen Zeitpunkt bekannt gegeben hat.

Maurice Ropraz, die Umfahrungsstrasse würde sehr viel kosten, und sie muss von der Politik sowie von der Bevölkerung unterstützt werden, damit sie gebaut werden kann. Wie schätzen Sie die Chancen des Projektes ein?

«Das ist natürlich jetzt die Frage. Der Wille des Staatsrates ist eigentlich da. Es müssen aber verschiedene Interessen, wie die Umwelt und die Finanzen, berücksichtigt werden. Schlussendlich entscheidet die Bevölkerung über das Projekt.»

Es ist also nicht auszuschliessen, dass die Umfahrung nie realisiert wird?

«Es ist alles offen, und die Fakten sind auf dem Tisch. Die politische Debatte kann jetzt beginnen. Ausgeschlossen ist momentan gar nichts.»

Denken Sie, dass Projekte wie die Poyabrücke oder die Umfahrung von Bulle, bei denen es Kostenüberschreitungen gab, den Entscheid über die



Staatsrat Maurice Ropraz.

Bild Aldo Elena/3

Umfahrungsstrasse Dürdingen negativ beeinflussen könnten?

«Da wir das Projekt Umfahrung Dürdingen in drei Phasen aufgeteilt haben, werden wir die Kosten vor Baubeginn relativ genau berechnen können. Hier würde das Volk erst am Ende der Planung abstimmen, das war bei den anderen beiden Projekten anders.»

Kürzlich wurde bekannt, dass es bei der Poyabrücke zu weiteren Mehrkosten kommt. Sie wollen den Betrag in den nächsten Tagen mitteilen. Welche Strategie liegt dem Vorgehen zugrunde, genau jetzt auch die Kosten der geplanten Umfahrung von Dürdingen zu kommunizieren?

«Meine Direktion will sehr transparent arbeiten. Wir sind der Überzeugung, dass es nützlich ist, die Kosten heute zu kommunizieren. Wie gesagt, wir können jetzt anfangen, mit den verschiedenen Partnern über die Kosten zu diskutieren.»

Sie haben für 2013 eine Prioritätenliste für den Bau von Umfahrungsstrassen angekündigt. Nebst Dürdingen kämpft zum Beispiel auch Kersera für eine Umfahrung. Welche Strassenprojekte befinden sich im oberen Teil dieser Liste?

«Daruf kann ich noch keine Antwort geben. Ich warte auf die Resultate der entsprechenden Studie. Diese werden im Frühling 2013 vorliegen. *mir/ak*»

Das Poya-Projekt wird 31,6 Millionen Franken teurer als vorgesehen

Eine knapp 18-prozentige **Abweichung** vom Budget des Vorprojekts sei üblich, sagt Staatsrat Ropraz.

NICOLE JEGERLEHNER

FREIBURG Am Schluss wird das Poya-Projekt 211 Millionen Franken kosten. Davon geht die kantonale Baudirektion laut Mitteilung aus. Das sind 31,6 Millionen Franken mehr als vorgesehen - und 22 Millionen mehr, als noch Ende 2011 geschätzt wurde. «Diese Mehrkosten bezahlt der Kanton», sagt Staatsrat Maurice Ropraz (FDP): «Die Bundessubventionen sind fix.» Die ursprünglich budgetierten 179,4 Millionen Franken seien im Stadium des Vorprojekts genannt worden. «Eine Abweichung bis zu 20 Prozent liegt da im üblichen Rahmen», sagt Ropraz.
Bericht Seite 2



Zurzeit wird auf der Baustelle des Poya-Projekts wöchentlich rund eine Million Franken verbaut.

Bild Alain Wicht/a

«Wir hatten immer alles unter Kontrolle»

Das **Poya-Projekt** wird am Schluss rund 211 Millionen Franken kosten. Ursprünglich ist die Baudirektion des Kantons Freiburg von 179,4 Millionen Franken ausgegangen. Die Kosten gesteigert haben unter anderem Geologie-Probleme bei der Unterquerung des SBB-Damms.

NICOLE JEGERLEHNER

In gut zwei Jahren werden die ersten Autos über die Poyabrücke, durch den Tunnel und den unterirdischen Kreisell beim St. Leonhard fahren, wenn sie vom Freiburger Schönberg zur Autobahnauffahrt in Granges-Paccot wollen. Dannzumal wird bekannt sein, wie viel das Poya-Projekt wirklich kostet. Zurzeit geht die kantonale Baudirektion von einer Gesamtsumme von 211 Millionen Franken aus. Das sind 31,6 Millionen Franken oder 17,6 Prozent mehr, als ursprünglich budgetiert.

125,5 Millionen Franken

Für die Mehrkosten kommt der Kanton auf. Die Bundessubventionen von 85,5 Millionen Franken sind fix. Auch wenn das Bauwerk am Schluss mehr kostet, schießt der Bund nicht mehr Geld ein. Damit zahlen die Freiburgerinnen und Freiburger 125,5 Millionen Franken an das Projekt.

Das Stimmvolk hatte im Jahr 2006 Ja gesagt zu einem Gesamtkredit von 62,5 Millionen Franken. Dazu kamen unterdessen noch die 28,7 Millionen Franken für den unterirdischen Kreisell bei der Kreuzung St. Leonhard. Dann wurde der Bau der Unterführung unter dem SBB-Damm hindurch wegen geologischer Schwierigkeiten teurer als gedacht – was Mehrkosten von 8,5 Millionen Franken mit sich brachte (die FN berichteten).

Zudem wurden nun Kostenanschläge für Lärmschutz und für Stütz-Schutzmassnahmen aktualisiert – was wieder vier Millionen Franken mehr macht. Weiter rechnet der Kanton fünf Mil-



Die Unterführung unter dem SBB-Damm beim St. Leonhard wurde 8,5 Millionen Franken teurer als gedacht.

Bild Aldo Ellena/af

lionen Franken für Unvorhergesehenes und 4,5 Millionen für die künftige Teuerung ein. Und so kommt die Baudirektion auf die 211 Millionen Franken Gesamtkosten.

Staatsrat Maurice Ropraz (FDP) findet, die Kostenüberschreitung liege mit 17,6 Prozent im Rahmen: «Bei der Erarbeitung des Projekts musste es rasch gehen, damit die Bundessubventionen flossen.» Darum sei bei der Volksabstim-

mung nur ein Vorprojekt vorgelegen. «Da sind Abweichungen von 20 Prozent normal.»

Aus den Fehlern lernen

Die Baudirektion lerne aber aus den Fehlern: «Künftig möchten wir Baukredite für grosse Projekte in drei Etappen vorlegen.» So stimme das Volk erst ab, wenn die Unternehmen ihre Offerten eingereicht haben «und wir die effektiven Kosten kennen». Bei der Um-

fahrungsstrasse Düringen möchte Ropraz so vorgehen.

Kantonsingenieur André Magnin betont, die jetzige Kostenüberschreitung sei nicht mit jener der Umfahrungsstrasse von Bulle zu vergleichen. «Beim Poya-Projekt sind die Kosten relativ moderat gestiegen – und wir hatten immer alles unter Kontrolle.» Die schwierigen Gegebenheiten beim SBB-Bahndamm seien trotz geologischer Unter-

suchungen nicht voraussehbar gewesen. «Die Sondierungen haben die beste Baumethode aufgezeigt, aber nicht den Zustand des gesamten Erdreichs.» Um diesen zu kennen, hätte es laut Magnin weitere Sondierungen gebraucht. «Das hätte noch mehr gekostet.»

Ropraz ist «nicht zufrieden mit der Situation». Er verspricht, nun alles dafür zu tun, «um unter der Kostenlimite von 211 Millionen zu bleiben».

Reaktionen:

«Schmerzgrenze 200 Millionen»

Markus Ith, Präsident der FDP-Fraktion, sagt: «Bei so langfristigen Bauprojekten gibt es immer Unvorhergesehenes, und auch die Teuerung bringt Mehrkosten.» Solche Zusatzkosten seien erklärbar und lägen nicht an einer schlechten Führung der Baustelle.

Die Geologie

Darin stimmt Benoît Rey, Fraktionspräsident des Mitte-links-Bündnisses, Ith zu. Dass aber Mehrkosten für bereits vorgesehene Posten entstehen und vor allem aufgrund von geologischen Gegebenheiten, mag er nicht akzeptieren. «Hört der Kanton nicht auf die Geologen?»

Die Umfahrungsstrasse

Pierre Mauron, Fraktionspräsident der SP, befürchtet, dass noch mehr Zusatzkosten auftauchen werden. Seine Fraktion werde im Grossen Rat alle nötigen Fragen stellen. «Ich hoffe sehr, dass sich die Geschichte der Umfahrungsstrasse Bulle nicht wiederholt.»

«Unsere Schmerzgrenze lag bei 200 Millionen Franken Gesamtkosten», sagt Emanuel Waeber. Der Fraktionspräsident der SVP betrachtet eine Kostenüberschreitung um die zehn Prozent als verkraftbar. «Aber 17,6 Prozent sind zu viel, wir werden reagieren.» Jean-Pierre Siggen, Fraktionspräsident der CVP-BDP, konnte gestern keine Stellung nehmen. *njb*